Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

33 678 Parlementaire Enquête Fyra

Nr. 15 **BRIEF VAN DE PARLEMENTAIRE ENQUÊTECOMMISSIE FYRA**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2016

Tijdens de plenaire behandeling van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 21 januari 2016 heeft het lid Van Vliet om een uitgebreid overzicht van de financiële schade van het HSL-Zuid/Fyra-dossier gevraagd (Handelingen II 2015/16, nr. 45, item 4).
Hierbij treft u het gevraagde overzicht aan.

De voorzitter van de commissie,
Van Toorenburg

De griffier van de commissie,
Nava

kst-33678-15
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Uitgebreid overzicht van de financiële schade van het HSL-Zuid/ Fyra-dossier

Een drietal posten die in het rapport terugkomen is van belang. Het betreft hier verschillende grootheden die niet optelbaar zijn.

I. Het resultaat voor NS dat voortgevloeid is uit de beëindigde HSL-Zuid/Fyra activiteiten. Het gaat hier om gerealiseerde resultaten die dus ook al hun weerslag hebben gehad op de waarde van NS en het door NS aan de Staat uitgekeerde dividend.

II. De investeringen van de Staat in het gehele HSL-Zuid project: aanleg, onderhoud, reparatie, etc. De ontvangen en gemiste concessievergoedingen zijn afzonderlijk inzichtelijk gemaakt.

III. Het resultaat voor NS dat gepaard gaat met het alternatief vervoer op de HSL-Zuid.

De posten komen hieronder nader aan de orde.

I. Gerealiseerd bedrijfsresultaat NS

De totale verliezen bij HSA over de gehele looptijd van de HSL-Zuidconcessie zijn uitgekomen op € 790 miljoen. Dat bedrag bestaat uit de kapitaalstortingen van NS en KLM, de leningen van NS aan HSA en de concessiebetalingen waarvoor HSA in 2008 uitstel van betaling had gekregen op basis van het memorandum van overeenstemming. Voor NS resulteert dit in een boekhoudkundig verlies van € 703 miljoen.[1]

[1] De reiziger in de kou, Kamerstuk33 678, nr. 11, p. 38.

Verbijzondering financieel resultaat NS als gevolg van HSL-Zuid vervoer (bedragen in € miljoen) 2001–2014

Operationeel resultaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	**Totaal**
Dotatie verlieslatende contracten						– 140			– 62	– 7	– 54	– 6	– 110	– 5	– 384
Verlies HSL-Zuid niet gedekt door voorziening									– 43	– 116	– 90				– 249
Afwaardering V250													– 125	+ 44	– 81
Overig intercompany								+ 4	– 3	+ 3	+ 4	3			+ 11
Totaal EBIT						– 140		+ 4	– 108	– 120	– 140	– 3	– 235	+ 39	**– 703**

Vertaalslag naar netto resultaat HSA (met verrekening van resultaten van en met andere NS dochters; de verliezen op het V250 materieel komen bijvoorbeeld niet bij HSA maar elders binnen NS terecht)	
EBIT NS Groep	**– 703**
V250 afwaardering	+ 81
Rentelasten en belastingeffecten	– 217
Resultaten overige bedrijfsonderdelen en verschillen in verslaggeving	+ 50
HSA netto resultaat	**– 790**

Vertaalslag naar kaseffecten NS Groep (met inbegrip van de bijdrage van KLM en verrekening interne rente)	
HSA netto resultaat	**– 790**
Kapitaalstorting KLM	+ 7
Interne rentelasten HSA-NS	+ 10
Kaseffecten NS	**– 773**

Dekking kaseffecten NS Groep (berekening via de vermogenskant)	
Kapitaalstortingen NS	+ 291
Stortingen ihkv kwijtgescholden interne lening NS aan HSA	+ 162
Overname schuld uitstel van betaling ihkv Memorandum van Overeenstemming	+ 320
Totaal verbruikt vermogen	**+ 773**

Bovenstaande gegevens zijn afkomstig van NS.

II. Investeringen van de Staat in het HSL-Zuid traject

Totale kosten HSL-Zuid

De commissie is van mening dat de aangelegde infrastructuur voor de HSL-Zuid op dit moment niet optimaal benut wordt. Dat betekent dat in de ogen van de commissie een investering van circa € 7,3 miljard niet voldoende oplevert. Dat geldt ook voor de door de Staat aan Infraspeed te betalen beschikbaarheidsvergoeding van € 3,6 miljard voor de aanleg van de bovenbouw en het onderhoud van de HSL-Zuid. In totaal gaat het dus om een hogesnelheidslijn waarmee een investering van bijna € 11 miljard gemoeid is.

Kosten voor de Staat: gederfde gebruiksvergoeding

De totale geraamde gebruiksvergoeding, te ontvangen door de Staat, ontwikkelt zich van € 2 miljard in 2002 tot bijna € 2,4 miljard in 2011. Deze wijzigingen zijn hoofzakelijk het resultaat van een inflatiecorrectie, de opschuivende startdatum van het vervoer en afspraken vastgelegd in het memorandum van overeenstemming uit 2008. Met de totstandkoming van het onderhandelakkoord in 2011 wordt hiervan meer dan € 1 miljard aan te ontvangen gebruiksvergoeding afgeboekt. Per saldo zorgen verschillende mutaties, voortvloeiend uit het onderhandelakkoord en inflatiecorrecties, ervoor dat de laatste raming van de totaal te ontvangen gebruiksvergoedingen uitkomt op een bedrag van € 1,85 miljard.[2]

De enquêtecommissie verwijst voor een gedetailleerd overzicht van deze bedragen naar het rapport van de Algemene Rekenkamer «Hogesnelheidslijn-Zuid: een rapportage in beeld», d.d. 1 juli 2014.[3]

[2] De reiziger in de kou, Kamerstuk 33 678, nr. 11, p. 39
[3] Kamerstuk 22 026, nr. 462 (bijlage)

III. Toekomstige resultaten

De financiële tegenvaller van € 340 miljoen die gepaard gaat met de businesscase voor het alternatief vervoer vertaalt zich in een geschatte dividendvermindering van € 119 miljoen.[4]

De heer **Robbe**: *«Het totale vermogensverlies van het besluit om te stoppen, zit hem in het feit dat wij nieuwe treinen hebben moeten bestellen en in de vertraging van bepaalde opbrengsten, die later zijn gekomen dan wij oorspronkelijk gepland hadden. Daar zit ook het klaarmaken van de werkplaatsen voor alternatieve treinen in. Dat totale vermogensverlies voor NS was 340 miljoen.»*

Het bedrag van € 340 miljoen is de optelsom van een aantal posten die in tabel 10.5 op pagina 419 van het rapport zijn weergegeven. De nadere beschouwing naar aanleiding van het verzoek van het lid Van Vliet bracht overigens aan het licht dat deze tabel een drukfout bevat. De post «Verlaging belastingafdrachten door NS (VPB)» is weergegeven als –/– € 103 miljoen in plaats van het correcte getal van +/+ € 113 miljoen. Deze drukfout heeft geen gevolgen voor de overige bedragen in de tabel. Ook de totaalbedragen veranderen niet.

Effect Venus businesscase	– 622
Effect energiecorrectieregeling-Fyra deel	+ 161
Effect downside protectie art.10 onderhandelakkoord op EBIT-Fyra deel	+ 103
Verhoging van financieringskosten voor NS	– 95
Verlaging belastingafdrachten door NS (VPB)	+ 113
Mutatie nettoresultaat NS	**– 340**
Mutatie dividend van NS aan aandeelhouder (35% van mutatie nettoresultaat)	**– 119**
Restant	**– 221**

Voortvloeiend uit de afspraken tussen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Financiën uit 2011 (besluitvormingsmemorandum & onderhandelakkoord) zou het Ministerie van Financiën eigenlijk gecompenseerd moeten worden voor de € 119 miljoen dividendverlies door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In oktober 2013 wordt de compensatie voor het Ministerie van Financiën echter ter discussie gesteld in de Tweede Kamer. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, gesteund door de Tweede Kamer, wil dat NS zelf door interne besparingen het gat van € 221 miljoen dicht en liefst ook nog de € 119 miljoen die door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uit het Infrafonds zou worden gehaald ter compensatie van het gederfde dividend. Het Ministerie van Financiën verzet zich tegen nieuwe taakstellingen bij NS omdat op die manier het rendement van staatsdeelneming NS onder druk kan komen te staan. Het pleit wordt beslecht in maart 2014 wanneer de Minister een brief naar de Tweede Kamer stuurt. Zowel het vermogensverlies als de dividendschade zal door NS zelf worden opgebracht.

De heer **Raab**: «*De Venus-businesscase had in zijn totaliteit voor de aandeelhouderswaarde een impact van 340 miljoen euro. (...) Volgens mij is daarover afgesproken dat I en M 119 miljoen dividendschade voor zijn rekening zou nemen. Voor het restant zou NS een efficiencytaakstelling opgelegd krijgen. Naderhand is besloten om het geheel, die 340 miljoen, als efficiencytaakstelling aan NS op te leggen.(...) Uiteindelijk kun je zeggen dat mede op instigatie van de Tweede Kamer, die er expliciet om*

[4] De reiziger in de kou, Kamerstuk 33 678, nr. 11, p. 418 e.v.

heeft gevraagd, de pijn is teruggelegd bij NS. Zij moet via efficiencyverbetering die 340 miljoen zien goed te maken.»

De extra kosten van € 340 miljoen ten opzichte van de HSA-businesscase, die voortvloeien uit het alternatieve vervoersaanbod, moet NS dus zelf intern terugverdienen in de periode tot 2024 door besparende maatregelen te treffen.